

CXXXVII^a TORNATA

MARTEDÌ 29 MARZO 1927 - Anno V

Presidenza del Presidente TITTONI

INDICE

Congedi	Pag. 7137
Disegni di legge (Discussione di):	
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928 »	7137
Oratori:	
BENEVENTANO	7143
FROLA	7139
GIURIATI, ministro dei lavori pubblici	7143
MORPURGO	7137
ROLANDI RICCI, relatore	7149
Relazioni (Presentazione di)	7142, 7171
Uffici (Riunione degli)	7172

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti i ministri della giustizia e affari di culto, delle finanze, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, della economia nazionale e delle comunicazioni.

BISCARETTI, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Faelli per giorni 15, Tecchio per giorni 20, Majer per giorni 3, Ruffini per giorni 15.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928 ». (N. 722).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928 ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Biscaretti di darne lettura.

BISCARETTI, segretario, legge:
(V. Stampato N. 722).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

MORPURGO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORPURGO. Onorevoli Colleghi, sono stato molto perplesso se dovessi prendere la parola nella discussione di questo bilancio, perchè mi rendevo e mi rendo conto perfettamente della necessità e del dovere di non chiedere nel momento attuale lavori che non siano assolutamente indispensabili ed improrogabili e questo in omaggio alla politica generale del Governo che io non posso che approvare e seguire.

Se dopo qualche perplessità mi sono indotto a pronunciare brevissime parole, questo ho fatto unicamente perchè ritengo che i lavori sui quali richiamerò l'attenzione del Senato sono, a mio avviso, indispensabili e tali da giovare anzichè nuocere alla economia del Paese, anche perchè penso che non sia necessario di provvedere ad un immediato finanziamento

oppure che al finanziamento si possa provvedere mediante il concorso di Enti ed Istituti.

Il primo punto sul quale desidero richiamare l'attenzione del ministro riguarda le strade di montagna che in zona di guerra e durante la guerra sono state costruite dal genio militare. Il genio militare, specialmente nel Cadore ed in Carnia ha costruito molte bellissime strade le quali sono state una vera provvidenza. Ma dopo la guerra vennero quasi tutte abbandonate, fossero o non fossero importanti nei riguardi militari e nei riguardi economici. Nel 1921 fu promulgata una legge la quale imponeva la classifica di queste strade: dovevano venir classificate quelle che erano ritenute importanti e che avrebbero dovuto rimanere; dovevano essere abbandonate le altre. Ebbene, sono passati sei anni, ma la classifica non è stata fatta. Con questo io non voglio fare un appunto agli uffici del genio civile, i quali sono carichi di lavoro. Però il fatto di non aver provveduto a questa classificazione ha portato come conseguenza che molte delle strade che dovevano essere mantenute sono rimaste in completo abbandono, dimodochè bisognerà ricostruirle, per lo meno perchè siano di nuovo utilizzabili si richiederà una spesa infinitamente maggiore di quella che sarebbe occorsa subito.

Perciò io pregherei l'onorevole ministro di volere applicare la legge del 1921 e fare questa classifica con il duplice criterio dell'utilità economica e militare, lasciando in abbandono quelle strade che non venissero classificate, ma provvedendo al più presto a riattare quelle che presentassero carattere di utilità e dandole in consegna agli enti che dovranno mantenerle.

E vengo senz'altro a parlare di una ferrovia la quale, come l'onorevole ministro sa assai meglio di me, è auspicata da molti anni. È la ferrovia del Predil della quale si è parlato più volte in quest'Aula e nella Camera dei deputati. Essa è, come tutti sanno, la ferrovia che dovrà congiungere Trieste con il valico di Tarvisio. La ragione per la quale ritengo opportuno riparlare in questo momento sta in ciò: che l'unica ferrovia esistente che congiunga direttamente l'Austria all'Italia è la Pontebbana. Senonchè la Pontebbana in questi ultimi anni si è manifestata insufficiente in un certo periodo dell'anno.

Specialmente nell'estate e nell'autunno è talmente congestionata che i servizi ferroviari, i quali (dobbiamo riconoscerlo) vanno ora con perfetta regolarità, hanno dovuto su quella linea subire gravi perturbazioni, massime nel periodo del trasporto dei carboni, in maniera che i treni merci subivano dei ritardi enormi e di conseguenza li subivano anche i convogli passeggeri. Ora per l'esecuzione di questa ferrovia, era già stanziato nel bilancio 1921-22 un importo di 300 milioni, vale a dire un terzo della spesa totale preventivata...

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*.
Mettiamo pure un quarto!

MORPURGO.... stanziamento che è stato tolto per ragioni di indole generale, non perchè non si riconoscesse l'utilità della linea; voglio dunque dire, che per questa ferrovia, non è che io invochi un provvedimento immediato del Governo, perchè non si può ora impegnare nè per i 900 milioni di cui io ho parlato, nè per un miliardo e 200 milioni di cui parla l'onorevole ministro, ma siccome questa ferrovia, pur senza presentare un carattere di assoluta urgenza, presenta il carattere di grande utilità, e mi consta che forse non sarebbe difficile ottenere un finanziamento da enti e istituti, in maniera che sul bilancio dello Stato avessero solo a pesare gli interessi e l'ammortamento, ho creduto di doverne parlare e prego l'onorevole ministro di volerla prendere in considerazione, dichiarandomi naturalmente pronto, se eventualmente me lo richiedesse, a dargli tutte quelle altre informazioni per seguire la via che ho tracciato, sulle quali non mi pare che convenga ora di scendere a più minuti particolari.

Un terzo punto, sul quale mi permetto richiamare l'attenzione del Senato e dell'onorevole ministro, riguarda la sistemazione del fiume Tagliamento. Di questo ho già avuto l'onore di parlare in quest'aula e ho ottenuto non solo delle buone parole dall'onorevole ministro, ma anche la prova del suo interessamento. Prova della quale io vivamente lo ringrazio, perchè egli ha già disposto per lavori in territorio di Osoppo e nel territorio di S. Vito al Tagliamento ed in altri ancora dove più urgente se ne manifestava la necessità. Ma lungo il corso del Tagliamento vi sono altri abitati in grave pericolo, e senza

attendere di procedere a tutta quella che sarà la sistemazione del fiume, che richiederà alcune centinaia di milioni, prego l'onorevole ministro di voler dare disposizioni al Magistrato alle acque ed agli uffici del genio civile di Udine e di Tolmezzo, affinché si provveda di urgenza a quei lavori di difesa, là dove il pericolo si manifesta, al di fuori di quei territori ai quali ho accennato, perchè, onorevoli senatori, bisogna tener presente questo: che ad ogni piena sono decine, forse centinaia di ettari di terreno che vengono travolti dalle acque, onde è una perdita di ricchezza in capitale e derrate alla quale bisogna porre riparo al più presto.

Un ultimo argomento, e anche a questo accennerò di volo, è quello delle vie navigabili nel Friuli. Per la navigazione interna in quella regione molto è stato fatto durante la guerra, ma poi i canali sono stati abbandonati alla stessa maniera con cui sono state abbandonate le strade di montagna cui accennavo dianzi.

I canali si sono in buona parte interrati e quindi se si attende ancora bisognerà ricominciare da capo; siamo però ancora in tempo a fare i riattamenti, che non porteranno una grandissima spesa; se invece attendiamo ancora ci sarà tutto da rifare.

Pregherei quindi l'onorevole ministro di voler portare la sua attenzione su quella che è la rete navigabile naturale della regione Friulana, ed in modo particolare mi permetto di pregarlo che voglia fare emettere con sollecitudine il decreto della classifica per i canali del territorio di Cervignano. Si tratta nient'altro che di un provvedimento in relazione ad una determinazione già presa e credo anche ad uno stanziamento già fatto: quindi nessun nuovo impegno: soltanto l'urgenza di questa classifica in relazione alle leggi vigenti.

Io dichiaro senza altro di aver piena fiducia nell'opera dell'onorevole ministro Giuriati, perchè egli ha già dato prova di essersi interessato con il massimo zelo e sollecitudine di ogni problema inerente alla sua amministrazione, onde non ho altro da aggiungere. (*Bene*).

FROLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

FROLA. Onorevoli Senatori, accingendomi a parlare sul bilancio dei lavori pubblici dichiaro subito che le mie parole sono di approvazione per l'azione che il ministro

ha svolto in relazione al bilancio stesso, e di approvazione per la sua opera decisa ed energica per tutto ciò che al bilancio si riferisce.

Nel bilancio che discutiamo vi è anzitutto un chiaro indirizzo di maggiore semplificazione e specificazione delle spese in esso comprese rendendo sempre più chiaro il bilancio; così la gestione delle spese generali tanto ordinarie che straordinarie è distinta in gestione della amministrazione centrale ed in quella affidata agli uffici distaccati.

Si escludono dalle spese tanto ordinarie che straordinarie per l'Italia settentrionale, quelle del Magistrato delle acque che costituisce capitolo a parte; per l'Italia meridionale ed insulare si ha pure la distinzione tra spese dell'amministrazione centrale e quelle relative agli uffici distaccati tecnici ed amministrativi, i quali alla loro volta sono suddivisi nei sette provveditorati.

Queste sono le principali modificazioni, nè si tratta di sole modifiche di forma perchè con le medesime si ottiene maggiore specificazione sulla spesa, si migliora il controllo, si ha una più esatta denominazione, e si facilita la discussione.

Ora venendo all'esame di qualche stanziamento, rilevo in modo particolare quanto si riferisce alla viabilità, alle strade; è un argomento importantissimo di cui in parte ha parlato il collega Morpurgo. L'argomento delle strade, dirò meglio della loro classificazione e della loro manutenzione, se si debba cioè questa affidare allo Stato o se si debba attribuire alle provincie, venne già trattato in Senato altre volte, ed io pure nella tornata del 30 gennaio 1925 ebbi a discutere l'argomento; quindi credo inutile riferire cose già accennate allora nell'occasione della discussione sulle strade; osservo solamente che la questione che venne sollevata allora in Senato non è peraltro risolta, per quanto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici si siano avviate quelle indagini e quegli studi che permetteranno, come confido e come potrà assicurare l'onorevole ministro, di addivenire presto alla risoluzione di questo problema.

La questione medesima però si acuisce sempre più, e le spese che occorreranno vanno aumentando giorno per giorno. Si dice essere

intenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici di affidare, parte almeno della manutenzione di queste strade, ad un Ente che si dovrebbe creare od a società o persone che ne curerebbero la manutenzione. (*Cenni di diniego del ministro dei lavori pubblici*).

L'onorevole ministro fa cenno negativo ed io non mi dilungo più su questo argomento; osservo però che qualunque possa essere la risoluzione che prenderà l'onorevole ministro, parmi opportuno che si abbiano presenti le iniziative sorte o che si svolgeranno per la costruzione di autostrade, e che le opere di manutenzione, sia che venga questa assunta dallo Stato che da qualsiasi altro ente o da privati, non possano ostacolare le iniziative medesime.

Questa la raccomandazione che rivolgo all'onorevole ministro. La ragione è evidente poichè altro è la costruzione di autostrade, altro la manutenzione di quelle esistenti. Le autostrade hanno finalità proprie, indipendenti affatto da quelle delle strade attuali. L'uso promiscuo di una medesima sede stradale e la sua destinazione **unica** per trazione meccanica ed animale non è possibile: il motore ha portato una vera rivoluzione in questo campo.

Ed oltre a finalità proprie le autostrade hanno pure proprie caratteristiche che conviene rilevare e cioè, un transito indipendente con sede propria senza curve, una confortevole sicurezza data dall'abolizione di ogni attraversamento stradale con soprapassaggi sulle comunicazioni stradali e ferroviarie: esclusi gli attraversamenti nei centri abitati, non promiscuità di transito tra trazione animale e trazione meccanica, brevità di percorso.

Noi confidiamo che l'onorevole ministro vorrà agevolare la costruzione delle autostrade favorendo nei limiti possibili quelle iniziative che si sono svolte o si svolgeranno con vantaggio del movimento stradale e col vantaggio che conseguentemente ne deriverà al traffico ed allo Stato stesso.

Il Congresso internazionale della strada tenuto a Milano trattò con profondità di vedute l'argomento. In questo congresso si è parlato ampiamente delle autostrade e vi furono parole di plauso, anche da parte degli

stranieri presenti in quel congresso, per le iniziative che si svolgono in Italia; fu giustamente osservato che le autostrade costituiscono le vere arterie attualmente necessarie, se pure non si vuol dire che costituiscono per i loro fini, per le necessità del traffico, le vere strade dell'avvenire.

Confido che l'onorevole ministro vorrà tener presenti queste mie osservazioni.

Ed ora vengo ad una parte del bilancio di ordine più delicato e importante: quella relativa ai residui che si trovano esistenti sul fondo per le opere pubbliche.

Il bilancio prevede una spesa di 1213 milioni. Coi residui si ha un totale di 3.082 milioni, che sono a disposizione dell'onorevole ministro e che aumenteranno ancora; si ha così una ingente somma che, secondo il mio avviso non costituisce cosa normale. Già la Giunta generale del bilancio alla Camera dei Deputati trattando questo argomento si è espressa nel senso che deve cessare questo fatto anormale.

La Giunta generale del bilancio così testualmente si espresse (relatore l'onorevole Ernesto Vassallo):

« Al 30 giugno 1926, la cifra complessiva di tutti i residui fino allora accumulatisi cioè delle somme che erano state accertate ma non erano state ancora pagate, ammontava a lire 2,464,206,903, formate per lire 227,684,571, da spese di parte ordinaria, e per lire 2,236,522,331, da spese di parte straordinaria. La suddetta ingente cifra complessiva comprendeva i residui di competenza formatisi durante il solo esercizio 1925-26, e che ascendevano al totale di lire 867, 718, 839, costituito per lire 145,568,553, da spese di parte ordinaria e per lire 722,150,286, per spese di parte straordinaria, (compresavi, in queste ultime, lire 145,448,351 rimaste da pagare per costruzioni di strade ferrate).

« Il trascinarsi di questi ingenti residui ha rilevato spesso lentezza o disorganizzazione di lavori ovvero artificiosità finanziaria ».

« L'assegnazione di una determinata somma ad un capitolo del bilancio preventivo, deriva dal giusto calcolo che viene fatto della necessità di certe opere durante il prossimo anno di esercizio, della spesa che esse importano e del finanziamento che per le

medesime possa occorrere. Non dovrebbe perciò mancare (secondo un buon sistema) la effettiva esecuzione di esse, nei limiti di tempo e di spesa che sono loro assegnati. « L'organicità e l'energia del metodo adottato anche in materia di lavori pubblici, dal nuovo Governo nazionale e perseguito dall'attuale ministro, la revisione e la prevenzione amministrativa dei residui praticate con maggiore diligenza, e l'attività degli organi centrali e decentrati del Ministero diventa maggiore, affidano che il lamentato inconveniente sarà sempre più attenuato, e che il bilancio avrà in sede di competenza, la sua massima realizzazione ».

Alla nostra Commissione di finanze pur non sfuggi la situazione anormale delle cose (relatore Rolandi Ricci) e constatando che frequenti e ripetuti nei due rami del Parlamento furono le censure, od almeno le obiezioni contro il ripetersi dei residui proponeva all'onorevole ministro i seguenti tre quesiti la di cui importanza non sfugge ad alcuno e cioè:

1° Crede egli praticamente possibile di far compilare d'ora innanzi dei bilanci di previsione che siano più aderenti alla realtà in relazione alla capacità effettiva di spesa e alla effettività dei pagamenti da eseguirsi nell'esercizio?

2° Non converrebbe compilare il bilancio in guisa che almeno i residui per una certa opera o per una certa categoria di opere, fossero portati in corrispondenza agli stanziamenti fissati per la stessa opera o la stessa categoria di opere, cosicchè emergesse chiara la dimostrazione che, senza bisogno di fare passaggi da uno stanziamento per un'opera, ad uno stanziamento per un'altra opera, o ciascheduna opera o ciascheduna categoria di opere trovi la sicurezza della continuità costante della sua esecuzione durante l'esercizio preventivato, in quanto il cumulo dei residui e della previsione adeguati per ciascun opera o per ciascuna categoria di opere alla spesa occorrente in quell'esercizio?

3° Si riconosce la opportunità e si vuol provvedere effettivamente a restringere le varianti in aumento delle spese portate dal bilancio di previsione, a quel minimo che sia strettamente reso necessario da sopravvenienza di eventi normalmente imprevedibili?

Io sono sicuro che l'onorevole ministro vorrà tener conto di questo stato di cose per adottare gli invocati provvedimenti.

Naturalmente tutto questo non tocca per nulla la fiducia che abbiamo in lui e nella sua opera, tocca soltanto l'ordinamento specialmente contabile sull'accumularsi di questi residui che si verifica ogni anno e che senza un opportuno provvedimento continuerà ancora a verificarsi.

Io penso che la questione che si solleva vada risolta anche in correlazione col decreto 11 novembre 1924 n. 1932 col quale si stanziavano 15 miliardi per opere straordinarie, da esaurirsi in 12 anni. Tanto io credo, soprattutto quando rifletto che questo imponente stanziamento rappresenta uno sforzo poderoso che la Nazione fa per queste opere straordinarie, ed in detto decreto si contempla lo svolgimento dei lavori secondo un ponderato programma che tenga conto delle loro interferenze, e che vi sia piena corrispondenza tra il costo delle opere effettivamente eseguite in un esercizio e gli stanziamenti del rispettivo bilancio: gli articoli 3 e 4 stabiliscono che la esecuzione delle opere sarà disposta in modo da non superare quale che sia la incidenza dei pagamenti relativi, fermo il limite di cui al successivo art. 4, l'importo complessivo degli impegni che per ciascun esercizio finanziario a partire dal 1924-25 verrà determinato, e l'art. 4 prescrive che i pagamenti da effettuarsi non possono oltrepassare tra residui e competenze la somma di lire 1,250,000,000 su ciascuno degli esercizi finanziari del 1924-25 al 1935-36.

Ma un'altra osservazione mi sembra necessario di fare. Io penso che in occasione delle indagini che si dovranno effettuare a proposito di questi residui sia bene accertare da quali cause essi siano determinati. Se si tratta di opere non ancora compiute, per le quali siano ancora necessari lavori io penso che queste opere dovrebbero essere ultimate nel termine più breve. Se invece questi residui si riferiscono ad opere già ultimate, allora occorre disporre la loro epurazione. Orbene per tutte queste indagini che si rendono necessarie giova assai la pubblicazione del bollettino statistico delle opere pubbliche redatto dal Ministero dei lavori pubblici. È una pubbli-

cazione questa che si può esaminare con molto vantaggio, tanto più che in essa non soltanto sono indicate le opere da compiersi o in corso, ma vi è pure indicato se tali opere sono da compiersi dallo Stato o da altri enti pubblici, per concessione o col sussidio dello Stato: si tien conto dei lavori per regione con lo svolgimento loro, e coi pagamenti disposti, e con altre importanti notizie. Leggendo questo bollettino statistico non si può a meno di lodare l'opera dell'onorevole ministro dei lavori pubblici in quanto che si diffondono notizie precise circa i lavori che si vanno compiendo e si mettono perciò in grado tutti gli studiosi di apprezzare l'opera che in questa materia si svolge. Solamente, io debbo fare una osservazione, e cioè che mi parrebbe utile ed opportuno che in questo bollettino le notizie relative alle opere fossero messe in corrispondenza ai relativi stanziamenti di bilancio, ed in modo che si potesse fare un raffronto non soltanto col bilancio di competenza ma anche coi residui.

Vedrà l'onorevole ministro se questa proposta possa essere accolta e tradotta in atto.

Inoltre questo bollettino sarà un utile aiuto a quell'Istituto centrale di statistica che il Capo del Governo volle istituito per mettere in luce tutti gli elementi della vita nazionale; e contribuirà a porre in evidenza quanto occorre fare per il miglioramento, e, dirò meglio, per la risoluzione del problema che ci interessa.

Per essere preciso, come desidera l'onorevole ministro il quale della precisione dà l'esempio con il suo bilancio, io ho formulato le seguenti conclusioni, conclusioni che sottopongo all'onorevole ministro ed al Senato:

1° Approvazione dell'indirizzo nelle opere pubbliche, attuato dall'onorevole ministro e dell'azione sua energica, chiara, ferma.

2° Per la struttura del bilancio consenso nelle modificazioni portate nel senso di ottenere maggiore specificazione negli stanziamenti ed una più esatta denominazione di spese.

3° Per le strade, necessità di risolvere l'importante problema della loro classificazione e manutenzione.

4° Qualunque possa essere la risoluzione del problema sulla manutenzione, venga assunta dallo Stato o dalle provincie o da terzi, tener presenti quelle iniziative che sono sorte

e sorgeranno per costruzioni di autostrade che non debbono essere ostacolate anzi favorite dallo Stato nel miglior modo possibile, avendo le autostrade finalità proprie distinte ed indipendenti dalle attuali strade.

5° Per i residui provvedere all'epurazione dei medesimi e disciplinare con norme costanti la loro erogazione.

6° Nelle pubblicazioni statistiche che si compiono dal Ministero tener pure conto della situazione delle opere e dei pagamenti in rapporto agli stanziamenti di bilancio sia come competenza che sui residui, ed estendere eventualmente le pubblicazioni medesime a tutti quegli elementi che si riferiscono ad opere pubbliche e che possono essere di utile giovamento all'Istituto centrale di statistica che il Capo del Governo, conscio di tutta l'importanza che ha la statistica per chi deve reggere la cosa pubblica, volle che fosse uno strumento atto a fornire una visione completa e sintetica della vita nazionale in tutti i campi, e tale da consentire di prendere su basi sicure i provvedimenti per sviluppare la potenza e la ricchezza del Paese.

Ricordando lo sforzo ingente del Paese per le opere pubbliche specialmente straordinarie faccio voti che la resurrezione economica delle regioni alle quali sono particolarmente dirette, riesca di particolare loro vantaggio per la prosperità e per il bene della nostra Patria. (*Approvazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Calisse a recarsi alla Tribuna per presentare alcune relazioni.

CALISSE. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui disegni di legge:

1° Conversione in legge del Regio decreto 22 maggio 1924, n. 751, riguardante il riordinamento degli usi civici nel Regno, e del Regio decreto 28 agosto 1924, n. 1484, che modifica l'art. 26 del Regio decreto 22 maggio 1924, n. 751, per il riordinamento degli usi civici nel Regno (N. 185);

2° Conversione in legge del Regio decreto 16 maggio 1926, n. 895, che proroga i termini

assegnati dall'art. 2 del Regio decreto-legge 22 maggio 1924, n. 751, per il riordinamento degli usi civici (N. 540).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Calisse della presentazione di queste relazioni, le quali saranno stampate e distribuite.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continuiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

BENEVENTANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENEVENTANO. Onorevoli colleghi, io credo che non ci sia alcuno fra voi, e non vi sia, anche; alcuno fra coloro i quali hanno la grande responsabilità di conseguire il bene della patria, il quale venuto a conoscere, che un'opera di bonifica assunta da una società speculatrice secondo un progetto dalla medesima proposto, nell'attuazione è causa di danni ingenti alle proprietà, neghi ai proprietari della zona; i quali invece di essere stati bonificati, sono rimasti danneggiati, il diritto di far valere le loro ragioni per conseguire la rivalsa dei danni sofferti. Vi parlo di una società che nella provincia di Siracusa ha intrapreso la bonifica della zona denominata « Pantano », per la quale, mi si dice, si sono spesi circa 8 milioni.

Quest'opera di bonifica che si poteva fare col sistema delle colmate, invece è stata compiuta con altro sistema causa d'ingenti danni. E, come che ciò non bastasse, si pretende di obbligare i proprietari delle terre danneggiate ad assumere la manutenzione dell'opera che ai medesimi riesce dannosa. Chi può concepire una cosa simile? Io raccomando all'onorevole ministro di fare eseguire le opportune indagini per rilevare come realmente le opere fatte abbiano prodotto danni e per dar mezzo ai proprietari di far valere le loro ragioni in via amministrativa, anziché in via giudiziaria, onde ottenere un indennizzo per i danni sofferti e, quello che più interessa, venire esonerati dalla manutenzione di opere che nuocciono invece di essere utili. Sarebbe un disastro obbligare i proprietari danneggiati a mantenere un'opera che nuoce. Questa è la mia prima raccomandazione.

In secondo luogo osservo che in ogni tempo,

ma ora più che mai, bisogna impiegare il nostro danaro in opere produttive. Le condizioni della trazione meccanica oggi sono tali da farci comprendere la necessità di sopprimere molte delle vie secondarie, il cui esercizio non rende alcuna utilità al commercio, mentre la manutenzione di esse grava sul passivo delle nostre finanze.

Questo problema dovrebbe essere risoluto. Se questo si farà, potremo trovare la via di far guadagnare parecchi miliardi al nostro commercio. Io sono d'accordo con quello che hanno detto i miei colleghi preopinanti. Troviamo modo di semplificare per quanto è possibile le disposizioni sulla costruzione e sulla manutenzione delle vie vicinali sia private che soggette al servizio pubblico. Per questo dovrebbero semplificarsi le pratiche occorrenti seguendo in gran parte le modalità cennate nella legge relativa alla costruzione delle vie intercomunali del 1868. Si risolverebbe il problema sia dal lato della costruzione che da quello della manutenzione, la quale deve essere subordinata ai sistemi della tecnica moderna. Oggi bisogna trasportare celermente per perdere il minor tempo possibile. Il tempo è un gran capitale: qualunque cosa che tenda a far perdere questo bene preziosissimo deve evitarsi.

Tutti coloro che producono sanno il valore del tempo; soltanto chi consuma senza produrre non lo apprezza.

Questo volevo dire al Governo, e mi riservo a tempo opportuno di parlare su circostanze speciali: ora ho voluto indicare la grande linea direttrice per l'impiego dell'opera, del tempo e del denaro a tutto ciò che risulta utile per il bene della finanza dello Stato, dei cittadini tutti che in esso e con esso hanno rapporto.

Sono sicuro che se questo principio si applicherà, noi otterremo molti miliardi di risparmio e ci troveremo nelle condizioni di poter dire che la finanza dello Stato Italiano è di gran lunga superiore a quella di molti altri Stati (Bene).

GIURIATI, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIURIATI, ministro dei lavori pubblici. Il vostro Ufficio centrale ha presentato una relazione concisa e succosa, come un testo di

Tacito. Pochissime pagine, poche parole, molti gli argomenti trattati, molti i quesiti posti e i suggerimenti dati al ministro, cosicché, anche soltanto col seguire la relazione e col rispondere agli oratori che hanno preso la parola in quest'aula, sarà dato a me di fare talune forse non inutili dichiarazioni, senza il rischio di ripetere cose dette in questo o nell'altro ramo del Parlamento.

Uno dei suggerimenti che mi sono venuti dall'on. relatore riguarda il concentramento nel Ministero a me affidato di tutte le opere pubbliche che si eseguono per conto dello Stato, argomento che ha tutta una letteratura e sul quale risponderò ricordando dapprima alcune cifre importanti. Il Senato forse ricorda che l'on. De Stefani, quando era ministro delle finanze, ha pubblicato una relazione statistica sulle opere pubbliche eseguite per conto del Regno d'Italia dal 1862 al 1924. Risulta da questa statistica che 13 miliardi e 265 milioni sono stati spesi dal Ministero dei lavori pubblici, mentre 13 miliardi e 164 milioni sono stati spesi dagli altri ministeri. La spesa del Ministero dei lavori pubblici eguagliò, presso a poco, la spesa raggiunta dagli altri ministeri.

Le cifre odierne sono alquanto diverse, perchè l'ultimo consuntivo dimostra che, mentre il bilancio dei lavori pubblici ha potuto pagare 997 milioni di spese straordinarie, la somma pagata da tutti gli altri ministeri uniti insieme non raggiunge che la cifra di 579 milioni. Un riassunto dei bilanci preventivi che sono attualmente all'esame del Parlamento dimostra che il complesso delle cifre previste per opere pubbliche dagli altri ministeri somma a 925 milioni, dei quali 203 per spese ordinarie e 722 per spese straordinarie. Facendo pertanto il paragone tra ciò che potrà spendere il Ministero dei lavori pubblici e ciò che potrà essere speso dagli altri Ministeri, si rileva che la proporzione risultante dalla statistica dell'on. De Stefani ha subito un mutamento in favore della quota riflettente il Ministero dei lavori pubblici. Tuttavia la somma resta molto importante e basta a giustificare le preoccupazioni e il suggerimento espressi nella relazione.

Personalmente sono perfettamente d'accordo con l'on. relatore: ma l'argomento è

molto grave e tocca delicati rapporti tra amministrazione e amministrazione, di modo che io potrò esporre obbiettivamente quali sono le considerazioni che militano per e contro la tesi dell'on. relatore, senza fare dichiarazioni che possano impegnare il Governo.

Certamente il fatto che più amministrazioni si occupano di opere pubbliche dà luogo a gravi inconvenienti: anzi tutto spreco di personale. Ciascuna di queste amministrazioni deve assicurare alle opere a cui attende organismi direttivi, divisioni o direzioni generali, mentre se le opere fossero concentrate in una unica amministrazione, sarebbe possibile sopprimere tali organismi direttivi e valersi di quelli esistenti presso la mia amministrazione. Più grave è l'inconveniente che può risultare dal fatto che più menti regolano la stessa materia, soprattutto in rapporto al mercato dei prezzi. È certo che, se una sola testa potesse contrattare con le imprese e le cooperative, il mercato dei prezzi si troverebbe in condizioni molto diverse, perchè le imprese non avrebbero l'alibi di correre alle aste di altre amministrazioni dello Stato. Ma più grave forse ancora è la mancanza di unità nella vigilanza esercitata sulle imprese e sulle cooperative, perchè può succedere che un'impresa, la quale ha demeritato da una pubblica amministrazione, possa tuttavia ricorrere al denaro dello Stato attraverso un'altra amministrazione pubblica, frustrando gli effetti della massima sanzione contro gli imprenditori, quella della finale e totale esclusione dagli appalti di Stato.

Devo però accennare anche alle obiezioni che possono essere sollevate contro la tesi dell'on. relatore. Ho accennato ai delicati rapporti fra l'una e l'altra amministrazione: il mio accenno riguardava specialmente il personale. Nonostante la legge equiparatrice del 1923, si nota che ciascuna carriera e ciascuna categoria di personale è venuta a trovarsi in condizioni speciali. Il giorno in cui si concentrasse in una sola mano tutta la materia delle opere pubbliche, e quindi una parte di questo personale dovesse essere irreggimentato nella più grossa falange, cioè nel Ministero dei lavori pubblici, si metterebbero vicine carriere che oggi non sono equiparate e questo potrebbe suggerire paragoni e ori-

ginare agitazioni a sopprimere le quali bisognerebbe o aumentare gli stipendi di quelli che stanno peggio, o, diminuire gli stipendi di quelli che stanno meglio.

Finalmente noto che l'attuale condizione del Ministero dei lavori pubblici, non consiglierebbe l'immediata adozione del provvedimento indicato dal relatore, perchè i funzionari che devono attendere ad opere pubbliche speciali, devono essere specializzati. Ora il Ministero dei lavori pubblici, così come è oggi, non crea gli specialisti. Io spero di potere proporre al Governo, tra non molto, una semplice riforma, per cui, in seno all'amministrazione dei lavori pubblici, sia possibile curare la specializzazione del personale. Ma finchè questo non sarà, potrebbe essere pericoloso accentrare in un organismo, che oggi ha competenza tecnica generica, i compiti specifici di altri organismi amministrativi.

Passando a trattare altri argomenti, sui quali l'on. relatore ha richiamato l'attenzione del Governo, affronterò i quesiti in materia di bilancio, materia che ha formato oggetto di dotte considerazioni dell'on. Frola.

Mi permetta il Senato di leggerli testualmente:

« Crede egli praticamente possibile (si legge « nella relazione) di far compilare d'ora innanzi dei bilanci di previsione che siano « più aderenti alla realtà, in relazione alla « capacità effettiva di spesa e alla effettività « dei pagamenti da eseguirsi nell'esercizio? ».

Tanto l'on. Frola, quanto, con questa domanda, l'on. relatore, accennano alla questione così trattata dei residui. Occorre precisare che l'ammontare dei residui in 2 miliardi e 467 milioni riguarda per 236 milioni la spesa ordinaria, il movimento di capitali e le partite di giro; mentre per la massima parte concerne la spesa straordinaria, 2231 milioni. Questa è la cifra sulla quale io credo abbia voluto insistere l'on. relatore, giacchè i residui della prima specie corrispondono a somme che l'amministrazione ha assunto l'obbligo di pagare in dipendenza di impegni legalmente contratti.

Per i residui di parte straordinaria bisogna premettere che la loro entità è precisamente dovuta al fatto che noi siamo in tema di con-

solidamento del bilancio dei lavori pubblici: 15 miliardi in 12 anni.

All'inizio di questo periodo si avevano 2005 milioni di residui; se la legge avesse voluto eliminare immediatamente questa cifra, evidentemente il bilancio del primo anno per la mia amministrazione non avrebbe dovuto contemplare nessuno stanziamento, invece la legge di consolidamento stabilì in 1085 milioni gli stanziamenti, cioè prevede che questo carico iniziale di 2 miliardi e 5 milioni di residui non dovesse essere smaltito inizialmente, ma proporzionalmente in ragione di 165 milioni all'anno per tutto il dodicennio.

È poi accaduto che nei due primi anni del consolidamento non si sia speso in ragione di 1250 milioni, ma in una misura inferiore, per modo che la cifra dei residui anzichè, essere diminuita, è venuta ad aumentarsi di 226 milioni, componendo quella cifra di 2231 milioni alla quale ha accennato il relatore.

Questa è la ragione per cui nel bilancio attuale, in luogo di stanziare 1085 milioni, il Senato avrà notato che si sono stanziati soltanto 865 milioni, il che permette di prevedere che se si pagheranno durante il prossimo esercizio i 1250 milioni previsti dalla legge di consolidamento, i residui saranno diminuiti di 425 milioni.

Credo che si possa concludere (e questo rassicurerà il Senato sulla importante questione) che, man mano che ci avvicineremo alla fine del periodo di consolidamento, i residui saranno gradualmente eliminati.

Leggo il secondo quesito:

« Non converrebbe compilare il bilancio in « guisa che almeno i residui per una certa opera « o per una certa categoria di opere, fossero « portati in corrispondenza agli stanziamenti « fissati per la stessa opera o la stessa categoria « di opere, cosicchè emergesse chiara la dimo- « strazione che, senza bisogno di fare passaggi « da uno stanziamento per un'opera ad uno « stanziamento per un'altra opera, ciascheduna « opera o ciascheduna categoria di opere trovi « la sicurezza della continuabilità costante « della sua esecuzione durante l'esercizio pre- « ventivato, in quanto il cumulo dei residui e « della previsione adeguati per ciascun'opera o

« per ciascuna categoria di opere alla spesa « occorrente in quell'esercizio ? »

Potrò rispondere che di fatto i residui sono tenuti distinti per ogni specie di lavoro e sul loro presunto importo vengono basate le richieste delle singole assegnazioni. Non è però materialmente possibile indicarli esattamente, perchè il bilancio è preventivo, cioè prescinde necessariamente dai risultati del bilancio in corso. Poichè i risultati del bilancio in corso potrebbero spostare le cifre su cui si dovrebbe fondare la previsione, è necessario che la previsione sia alquanto elastica, perchè altrimenti potrebbe ad un certo momento mancare la possibilità di eseguire pagamenti.

Il terzo quesito suona così: « Si riconosce l'opportunità e si vuol provvedere a restringere le varianti in aumento delle spese portate dal bilancio di previsione, a quel minimo che sia strettamente reso necessario da sopravvenienza di eventi normalmente imprevedibili ? ».

Tutte le maggiori assegnazioni effettuate in questo ed in precedenti esercizi sono state limitate a casi di assoluta ed imprevedibile necessità. Queste necessità, onorevole relatore, sono di volta in volta controllate dal ministro delle finanze e dal ragioniere generale dello Stato; ed io credo di non aver bisogno di altro per rassicurarvi che sulle variazioni vigilano attentamente acutissimi occhi di carabinieri. E ad ogni aumento corrisponde una diminuzione nello stesso capitolo.

I soli aumenti senza corrispondente diminuzione, sono quelli avvenuti in seguito al trasferimento al Ministero dei lavori pubblici di servizi che erano antecedentemente di competenza di altri ministeri: come il trasferimento nella competenza dei Provveditori della materia forestale, delle irrigazioni e di altre opere già di competenza del Ministero dell'economia nazionale; come il trasferimento avvenuto durante l'esercizio scorso nella competenza del Ministero dei lavori pubblici dei lavori del genio militare, per la costruzione e straordinaria manutenzione di caserme ed altri stabilimenti militari. Però, in questi casi, la compensazione è avvenuta da bilancio a bilancio; quindi non vi è una vera e propria variazione in aumento.

Mi consenta il Senato un'ultima considera-

zione. Se il prevedere è sempre difficile, il prevedere il complesso enorme di opere che è affidato all'Amministrazione dei lavori pubblici e la necessità di intensificare in un prossimo esercizio l'una piuttosto che l'altra categoria di opere, si appalesa tanto più difficile in un tempo in cui la pubblica economia è in piena evoluzione, ed in cui, per un complesso di circostanze, fra le quali è precipua la situazione monetaria, i prezzi subiscono oscillazioni quotidiane e talvolta importanti.

Io penso che nel momento attuale una certa elasticità di bilancio non sia veramente censurabile: possono sempre sopravvenire avvenimenti imprevisi a spostare di cifre molto grosse le previsioni. Citerò un solo esempio: le piene dei fiumi nell'anno scorso hanno causato una spesa di oltre duecento milioni, circa un sesto della cifra prevista come limite di pagamento per il mio bilancio.

Spero che questo complesso di dichiarazioni e di risposte possa tranquillare sia l'on. relatore che l'on. senatore Frola.

All'onorevole senatore Frola, il quale ha voluto richiamare la mia attenzione intorno all'impostazione delle spese generali, sono lieto di poter dare una buona notizia.

Ho dato disposizioni al mio ufficio statistico perchè prepari gli elementi da cui possa essere desunta la quota di spese generali di tutti i lavori che si stanno compiendo intendo le spese generali dell'ufficio incaricato della esecuzione di un determinato lavoro e anche quelle dell'amministrazione centrale. Questo studio consentirà al ministro, qualora le spese generali superino un determinato importo o una determinata quota, di intervenire con adeguati provvedimenti. Intanto sono in grado di comunicare al Senato che durante l'esercizio 1925-1926, non ostante la costituzione dei nuovi organi decentrati per il Mezzogiorno e le Isole e non ostante la conseguente spesa di impianto e di funzionamento dei nuovi servizi, le spese generali del Ministero sono diminuite in confronto a quelle dell'esercizio precedente.

E vengo al problema della viabilità, che ha avuto trattazione sia nella relazione dell'Ufficio centrale, sia nel discorso dell'onorevole senatore Frola.

Il problema della strada è certamente uno dei più complessi e dei più ponderosi. Basti pensare che la guerra e l'immediato dopoguerra hanno lasciato la strada in condizioni pietose, e precisamente nel momento storico in cui la viabilità, creata per i modesti carichi e per le modestissime velocità, doveva trasformarsi per servire le necessità dei veicoli moderni che trasportano carichi di molte tonnellate a velocità per lo meno decuplicata.

Mi sono convinto che il problema non poteva essere risolto senza premettere alle decisioni studi, ricerche ed esperimenti, per evitare il pericolo di sperperare somme colossali. Ho fatto perciò eseguire il censimento delle strade esistenti. Ho compiuto i rilevamenti per una prima statistica del traffico, rilevamenti che vorrei poter riprendere ed estendere. È imminente l'attuazione di una grande strada sperimentale, sulla quale possano essere controllati il contegno e la durata dei vari metodi di pavimentazione permanente e semi-permanente. È allo studio la sistemazione delle strade di prima classe. Infine ho inviato all'estero alcuni funzionari tra i più capaci, per esaminare ciò che dagli altri si è fatto sia in linea tecnica che in linea amministrativa.

Se non che il relatore sembra pensare che: « dum Romae consulitur... » mentre si studia e si esperimenta, la nostra viabilità vada gradatamente peggiorando. Potrei semplicemente replicare alla supposizione vagamente accennata, che non dall'onorevole relatore né dall'Ufficio centrale, di cui egli è autorevole e magistrale interprete, mi potrebbe venire l'incitamento a spendere male per far presto. Ma credo di poter anche affermare, onorevoli senatori, che, lungi dall'aver subito un peggioramento, la viabilità ordinaria è stata in questi tempi sensibilmente migliorata, il che sgombrerebbe ogni preoccupazione intorno agli effetti di questo necessario periodo di transizione.

L'applicazione delle nuove norme sulla classifica stradale finora fatta per la sola prima classe, col passaggio a quest'ultima di oltre 10 mila chilometri di strade provinciali, e la stipulazione di convenzioni con le quali è stato fatto il riparto delle spese di manutenzione tenendo conto delle condizioni finan-

ziarie delle diverse provincie, sono riuscite di indubbio vantaggio. Lo Stato, invero, ha potuto in tal modo assicurare, almeno nei limiti della necessità, la manutenzione della parte più importante della viabilità, mentre moltissime provincie, sgravate dagli oneri di manutenzione per le strade passate alla prima classe, hanno potuto dedicare più larghi mezzi alle strade minori di propria pertinenza.

Particolarmente sensibile è stato il progresso, onorevole relatore, della condizione della viabilità in Sicilia; e di esso sono state date anche recentemente pubbliche attestazioni.

È noto come siano in corso la sistemazione e la cilindratura della intera rete di prima classe a totale carico dello Stato e per un importo di 103 milioni. Al 30 giugno 1926 erano in corso opere per 39 milioni ed erano stati sistemati e cilindriati 357 chilometri. I lavori sono poi proseguiti e proseguiranno rapidamente. Ma il progresso della viabilità in Sicilia si rivela anche attraverso una notevole attività per la costruzione di nuove strade. Al 30 giugno 1926 (dico le cifre che risultano dal mio bollettino di statistica) erano da poco ultimate o in corso di esecuzione nuove costruzioni stradali a cura diretta dello Stato per 46 milioni circa, e mediante concessioni per altri 42 milioni circa. Con tali opere sono state aperte al transito 85 chilometri di strade e al 30 giugno 1926 era stata gettata la traccia di altri 108 chilometri.

Assai importante, invece, specie per il miglioramento agricolo, è il problema, pure accennato dal relatore e toccato, se non erro, dal senatore Beneventano, dei tratturi e delle trazzere e della loro trasformazione in istrade rotabili o in istrade vicinali. Esso potrebbe essere avviato a soluzione con una benintesa applicazione e forse con qualche ritocco delle leggi agrarie, per modo che quando una strada che interessa una zona agricola non possa essere classificata, sia considerata come opera inerente alla trasformazione fondiaria, e possa quindi essere sistemata o costruita per cura dei consorzi e delle imprese di costruzioni e col concorso dello Stato nella misura prefissa per le opere di bonifica.

Tanto il relatore quanto l'on. Morpurgo

hanno trattato la questione delle strade ex militari.

Per queste strade la preoccupazione del Governo è veramente molto viva, ma devo far notare all'on. relatore e al senatore Morpurgo che si tratta di ben 3500 chilometri di strade, e che il classificare le strade vuol dire fissare l'onere della loro manutenzione e che il mantenere 3500 chilometri rappresenta una spesa di molte decine di milioni. Posso però assicurare che parecchie di queste strade sono state classificate, come d'altronde il senatore Morpurgo ha riconosciuto, e sono regolarmente mantenute. Altre potranno essere classificate e sistemate con i 54 milioni testè assegnati per opere stradali nelle nuove provincie. Quanto alla liquidazione delle indennità di espropriazione, che pure è una questione molto grave, il Commissariato per i danni di guerra di Treviso, che è stato incaricato di questo importante compito, sta assolvendolo molto alacramente.

Non dispero che le condizioni finanziarie consentano al Governo di sistemare al più presto anche la parte fino ad ora abbandonata, dando giusta soddisfazione alle popolazioni che vedono deperire un patrimonio importante, ed agli elementi politici che delle popolazioni si sono fatti qui autorevole portavoce.

Lasciando il tema delle strade ordinarie e passando ad altro argomento toccato dal relatore, dichiaro che non ho, per il momento, sufficiente motivo per estendere alla Maremma le norme e gli istituti sanciti per il Mezzogiorno: se le condizioni della Maremma presentano qualche analogia con quelle del Mezzogiorno, se in talune zone della Maremma vi possono essere condizioni anche peggiori, specialmente per quanto riguarda la proporzione demografica, certo è che, nel complesso, nessuno oserebbe sostenere che fra la condizione della Maremma e quella del Mezzogiorno esista tale identità da giustificare l'estensione a quella di tutti i provvedimenti presi a favore di questo.

D'altronde l'Ispettorato per la Maremma è istituito da troppo poco tempo perchè si possa affermare che, senza un'estensione di poteri e un concentramento di competenze, esso non sarà in grado di assolvere il suo compito. Quando un tale difetto fosse constatato, onore-

vole relatore, non mancherò di valermi della facoltà concessa al Governo dall'art. 8 del decreto per la istituzione dell'Ispettorato, il quale consente di trasferire all'Ispettorato servizi attualmente dipendenti da altri ministeri.

L'onorevole relatore ha anche voluto accennare alla questione dei comuni sardi, in relazione alle opere igienico-sanitarie. Qui, onorevoli senatori, dovrò citare alcune cifre terribili che riguardano il passato ed alcune cifre confortanti che riguardano il presente e l'avvenire.

I comuni della Sardegna sono 364. Anteriormente alla istituzione dei provveditori alle opere pubbliche, mancavano edifici scolastici in 320 comuni: sono lieto di annunciare che al 15 agosto 1926, un anno dopo l'istituzione dei Provveditorati, erano già in corso di costruzione o ultimati dieci edifici scolastici, quaranta erano in corso di appalto, 70 in corso di progetto: totale 120 su trecentoventi comuni. Mancavano acquedotti in 275 comuni: al 15 agosto 1926 ne erano in corso di esecuzione 26, in corso di appalto 35, in studio o in progetto 70: totale 131. Mancavano 358 fognature su 364 comuni: dopo un anno 6 fognature erano in corso di costruzione, 10 in corso di appalto, 67 in corso di progetto; totale 83. Mancavano, o erano abbisognavoli d'ampliamento, 220 cimiteri: al 15 agosto 1926, 11 cimiteri erano in corso di costruzione, 32 in corso di appalto, 137 in studio o progetto: totale 180.

Come vedete, se questo ritmo sarà continuato, come io spero (e non dipenderà certamente da me l'interromperlo), entro brevi anni lo sconcio a cui ha accennato con autorevole parola l'onorevole relatore sarà cancellato dalla faccia del territorio del Regno.

L'on. Morpurgo ha anche richiamato la mia attenzione intorno ad alcuni problemi molto importanti che riguardano la sua, la nostra regione.

Egli ha accennato alla ferrovia del Predil. Io credo che nessuno possa misconoscere la importanza di questa linea: sono sicuro d'interpretare il concetto del Governo dicendo che il Governo ne riconosce la necessità. Però il senatore Morpurgo stesso ha accennato alla ragione per cui fino ad ora ne è stata e per qualche tempo ancora ne dovrà essere

procrastinata l'esecuzione. Credo che la possibilità di fare un prestito per l'esecuzione della linea, cioè di trasferire ai nostri posteri il carico di pagarne le spese, non basti a risolvere il problema: in questo senso la domanda dell'on. Morpurgo più che al ministro dei lavori pubblici è rivolta al ministro delle finanze.

Ho preso buona nota di quanto l'onorevole senatore Morpurgo ha voluto consigliare in ordine alla sistemazione del Tagliamento ed alla manutenzione dei canali navigabili del Friuli. Per il primo argomento credo di poter affermare, come d'altronde l'on. Morpurgo ha riconosciuto, che alcuni passi importanti sono stati compiuti; credo anche di poter dire che qualche altro lavoro importante potrà essere eseguito dal Magistrato alle acque fra non molto. Certamente però per questo fiume come per tutti i fiumi italiani il problema non consiste nella sistemazione di alcune zone o di alcuni tratti del fiume, ma nella riduzione sistematica del fiume dalla sorgente alla foce: è un problema di miliardi che attualmente il Governo è molto dolente di non poter affrontare, ma al quale si porrà mano non appena le condizioni della pubblica finanza lo consentiranno.

Per non mancare di diligenza dirò una parola in materia di autostrade, visto che a ciò mi ha invitato l'onorevole senatore Frola.

Il Governo non limita e non soffoca le iniziative: le autostrade di cui finora sono stati presentati i progetti e di cui sono stati raggiunti i finanziamenti sono in corso di esecuzione. Quando saranno presentati i progetti e raggiunti i finanziamenti per altre autostrade, io spero che il Governo possa essere in condizioni di fare fronte agli impegni che gli saranno domandati. Però mi consenta l'onorevole Frola di notare come il problema delle autostrade non sia ancora perfettamente chiarificato. Quale sarà la condizione delle pubbliche vie tra alcuni anni è difficile dire, soprattutto se i veicoli a trazione animale andranno mano mano scomparendo, come vanno scomparendo nei paesi dove le comunicazioni sono più progredite. Io ho visto all'estero città e regioni nelle quali la trazione animale è vietata: nel giorno in cui la trazione animale dovesse scomparire, tutte le strade diventerebbero autostrade e non si troverà nessuno

che voglia pagare un pedaggio per passare sopra le autostrade di una determinata società, se avrà a sua disposizione strade comuni perfettamente pavimentate. Evidentemente in quel giorno il Governo, che avesse assunto per ben 50 anni l'impegno di pagare la differenza fra il reddito dell'autostrada e la remunerazione al capitale obbligazionario della società costruttrice, potrebbe trovarsi di fronte ad un onere cospicuo, del quale i posteri gli muoverebbero rimprovero.

Onorevoli senatori, le mie dichiarazioni sono state aride e incolore, ma ho pensato che al Senato più premessero i fatti e le cifre, che non i soliti abusati lenocini retorici. La forma è maschera, mentre il Governo desidera che la discussione dei bilanci avvenga sulla base di una cristallina sincerità, per modo che il Paese e il Parlamento si rendano ben conto delle difficoltà che il Fascismo incontra nell'amministrare la cosa pubblica. Soltanto così il Paese ed il Parlamento potranno apprezzare degnamente lo sforzo tenace del Capo del Governo che supera ogni difficoltà. Questo sforzo, che suscita la quotidiana ammirazione di chi è chiamato a secondarlo, merita veramente, onorevoli senatori, la illimitata riconoscenza della Nazione. (*Applausi, congratulazioni*).

ROLANDI RICCI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Onorevoli colleghi; concisa la relazione scritta, breve la discussione orale per parte del relatore.

L'onorevole ministro ha voluto seguire esattamente i temi svolti nella nostra relazione, ed ha risposto a ciascuno dei quesiti che noi gli abbiamo proposto e vi ha risposto in modo quasi totalmente soddisfacente.

Ha risposto al primo quesito, che è quello che riguarda l'accumularsi dei residui nel bilancio, rilevando come essendo il bilancio dei lavori pubblici in via di consolidamento, avesse già ereditato dalle precedenti compilazioni di bilanci una cifra notevolissima di residui e come questi si dovessero andar man mano attenuando nello svolgersi di quel dodicennio che costituisce il limite programmatico di tempo per l'esecuzione complessa di opere per

l'esecuzione delle quali è stata stanziata una cifra globale con apposita legge.

Nella relazione abbiamo avuto cura di non muovere una censura, neanche di fare un'obiezione in proposito, perchè alla mente della Commissione si è presentata come una situazione inevitabile di fatto quella che, fino a tanto che i bilanci di previsione sono costruiti così come adesso devono essere costruiti, i residui sono inevitabili.

La Commissione ha chiesto all'onorevole ministro: è possibile non già evitare i residui, cioè evitare l'iscrizione di una cifra di residui nei bilanci, ma è possibile giungere ad iscrivere nel bilancio anche una cifra più aderente alla realtà dell'effettiva capacità di spendere, che anno per anno si viene attuando nell'esecuzione di queste opere? Questa è la nostra domanda. Forse questa possibilità vi è, e la Commissione non dubita che l'onorevole ministro, animato da quella tenace buona volontà, che la Commissione ha tenuto a riconoscergli, e di cui ha tenuto ad attestargli tutto il merito, possa portare nella compilazione del bilancio non soltanto la previsione degli impegni totali, ma anche la previsione della quantità di quelle somme preventivate che potranno presumibilmente essere spese durante l'esercizio.

Al secondo dei quesiti della Commissione il ministro ha risposto che in genere stanno impostati i residui in correlazione delle opere a cui vanno applicati.

Però il bilancio non si presta ad una chiara visione di questa correlazione delle impostazioni; ed il quesito della Commissione ha avuto un intento pratico. Eccolo. Ad ogni discussione di bilancio nell'uno e nell'altro ramo del Parlamento sorgono voci a chiedere al ministro che assicuri la continuabilità di determinate opere o categorie di opere in quanto dubitarsi spesso che i fondi stanziati bastino alla effettiva esecuzione delle opere, contemplate come eseguibili: ora se l'impostazione dei residui corrispondesse precisamente a ciascuna opera, o categoria di opere in corso di esecuzione, basterebbe l'indicazione di due cifre per dimostrare a chiunque che vi sono i mezzi appunto per assicurare il desiderato ritmo continuativo e sicuro nell'esecuzione delle opere affidate al Ministero dei lavori pubblici. In-

somma di tal guisa resterebbe palesemente accertato che tali opere trovano nel bilancio i mezzi per essere eseguite. Cercandola, si trova la correlazione tra i residui e le spese preventivate, ma pare che questa diligente ricerca non sia abituale, e il ministro deve ricordare che, se non in questo, nell'altro ramo del Parlamento, gli è stato ripetutamente chiesto se per l'opera A. o per l'opera B. o per la categoria delle opere C. ecc., essendosi complessivamente diminuita di 200 e tanti milioni l'impostazione della spesa prevista, vi saranno i mezzi per eseguire le opere reclamate. Ora è certo che i mezzi vi sono: basta metterli in evidenza; e che i mezzi vi sieno, basta a dimostrarlo il rilevare che vi è un cumulo di residui di 2231 milioni, ossia che i residui addizionati alla spesa prevista superano il doppio di quanto è necessario per eseguire tutte le opere che possono essere eseguite e pagate nell'esercizio a cui si riferisce la previsione.

Con molta soddisfazione la Commissione ha udita la dichiarazione del ministro che l'aumento che vi può essere stato anche l'anno scorso, (153 milioni, mi pare), in confronto delle spese preventivate, non dipende dal fatto che non si siano comprese in questa spesa tutte quelle che vi dovevano essere ragionevolmente preventivate; ma non sarebbe male, ad avviso almeno del relatore della Commissione, che una partita di casuali più larga, prevedesse e eventualmente servisse a provvedere a queste spese, le quali disgraziatamente se per un certo aspetto possono teoricamente sembrare imprevedibili, come quelle delle piene dei fiumi, però praticamente non escono dalla prudente prevedibilità, perchè tutti gli anni siamo soggetti a dovere affrontare delle spese per difenderci dalle straripanti piene dei nostri fiumi.

E a questo riguardo la Commissione è lieta ancora una volta di constatare come nell'occasione della difesa dagli straripamenti dei fiumi, dell'Italia settentrionale i dipendenti dall'onorevole Ministero dei lavori pubblici abbiano date prove di devozione, di abnegazione e di coraggio.

L'onorevole ministro, rispondendo all'accenno fatto circa il problema delle strade, ha quasi supposto che noi avessimo avuto qualche dubbio circa l'attività attuale effettiva dell'opera

del Governo al riguardo delle strade e della viabilità in genere. No, onorevole ministro, non ignoravamo il censimento delle strade che è stato indetto, non avremmo potuto ignorarlo leggendo i documenti che accompagnavano il bilancio all'altro ramo del Parlamento, ma quello che ci ha condotti, senza ombra di censura neanche intenzionale, a mettere in rilievo (e il Governo certamente se ne è reso conto) l'urgenza di affrontare e risolvere questo problema, si è che frattanto costantemente molte delle nostre strade vanno deperendo, e questo deperimento delle strade indurrà la necessità di una maggiore quantità di opere e conseguentemente un maggiore dispendio. Questo sia detto per tutta la viabilità in generale e più specialmente per quelle strade di montagna della zona di guerra costruite dal genio militare, alle quali ha fatto riferimento con misurata parola il collega Morpurgo.

Non è la prima volta che di queste strade di montagna costruite dal genio militare nella zona di guerra si è trattato in Senato; non è neppure la prima volta che l'onorevole ministro ci ha dichiarato che egli teneva presente l'importanza di tale problema. Non ne dubitiamo; ma, sia pure avuto riguardo alla disponibilità limitata dei mezzi che in questo momento il suo collega delle finanze possa mettere a disposizione del ministro dei lavori pubblici, la manutenzione e ricostruzione delle strade esistenti costituisce una di quelle necessità urgenti, per le quali la spesa deve essere calcolata con criterio di urgenza necessaria. Il problema della viabilità si trova oggi a dover superare due difficoltà: quella che deriva da una non buona manutenzione, perdurata per molti anni da parte degli enti locali che non sempre hanno trovato nei loro bilanci fondi adeguati per mantenere le strade la cui manutenzione e custodia era ad essi demandata; l'altra per la trasformazione, che va diventando ogni giorno più intensa, del traffico da animale a meccanico.

Il problema delle strade bisogna decidersi ad affrontarlo e risolverlo. Non è certo la Commissione di finanze del Senato che può suggerire al ministro di spendere presto e di spendere male; ma non può neanche permettersi il suggerimento che per spendere ottimamente non si vada avanti. Il meglio è nemico del

bene, onorevole ministro, anche in tema di conservazione e manutenzione di strade. E se la Commissione di finanze ha richiamato l'attenzione del ministro sulla condizione della viabilità in Sicilia ed in Sardegna, non lo ha fatto per muovere censura in quanto non si sia fatto molto, ma per ottenere da lui quella dichiarazione specifica che oggi ha fatto: che il problema della viabilità in Sicilia esso lo riguarda come un vero e proprio problema di bonifica. È sotto questo profilo appunto che bisogna risolvere questo problema, poiché nell'ambito della bonifica rientra la sistemazione delle strade vicinali e la sistemazione dei tratturi e delle trazzere.

Vi sono provincie in Italia che hanno una economia essenzialmente agricola e quindi assoluto bisogno di mezzi di comunicazione, almeno col carro, per portare i loro prodotti nei luoghi di mercato e magari per portare modestamente le olive che raccolgono ai frantoi, senza doverle lasciare per giorni e giorni macerare sopra la terra per difetto di adeguati mezzi di rapido trasporto.

Questo certissimamente il Governo non disconosce, questo è un problema che interessa tanto l'onorevole ministro della economia nazionale quanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici; io non dubito che l'uno e l'altro vi porteranno tutta la loro efficace attenzione e cercheranno di risolverlo al più presto.

Anche la relazione della Commissione dice che non si può far tutto in un giorno, che non si può risolvere il problema della viabilità né in uno né in due anni; che occorreranno forse parecchi anni: non oserei dire un decennio, ma mi accontenterei se in un decennio questo problema potesse essere portato a definitiva risoluzione pratica.

Certo occorreranno grandissimi mezzi: e qui sorge il problema di indole finanziaria sul modo di procurarsi questi mezzi. L'onorevole ministro, rispondendo ad un accenno fatto prudentemente dall'onorevole collega Morpurgo circa la possibilità di procurarsi i mezzi necessari per la ferrovia del Predil mediante il finanziamento di istituti privati, ha accennato di non volere, secondo il suo modo di vedere, lasciare ai posteri con l'incarico manzoniano dell'« ardua sentenza », anche quello di pagare i nostri debiti: ma se non accolle-

remo il pagamento di una porzione almeno dei nostri debiti ai posteri, sarà molto difficile che noi, per quanto animati dalla maggiore buona volontà, siamo in grado di affrontare tutto quel finanziamento che per moltissimi bisogni dello Stato ci occorre ancora nel presente.

D'altronde la politica finanziaria dei grandi paesi che hanno fatto le più grandi costruzioni in tema di lavori pubblici, i più grandi impianti in tema di porti, che hanno aperto le più grandi vie al traffico e creato i più grossi mercati del mondo, è tutta una politica finanziaria che si è svolta a questo modo: prendendo nel presente quella quantità di denaro che era all'uopo necessaria e poi dilazionando il pagamento in un certo numero di anni, cosicchè logicamente e per forza dovrà essere scaricata sulle spalle dei nostri posteri quella porzione di debiti che noi non avremo vissuto abbastanza per poter pagare. Senza questo non si potrà fare alcun lavoro grandioso e neanche si potrà sistemare la viabilità in Italia.

L'onorevole ministro ha detto qui le ragioni per cui egli è perplesso, sebbene personalmente favorevole, ad assumere in rappresentanza del Governo l'impegno di accentrare nel solo Ministero dei lavori pubblici il compito e la competenza di eseguire tutte le opere pubbliche, all'infuori, s'intende, di quelle militari, giacchè anche la stessa Commissione pensa che le opere aventi carattere specificatamente militare debbano esser lasciate agli specialisti costruttori militari e ai ministeri militari, i quali sono i soli veramente competenti a determinare come tali opere debbano eseguirsi e a chi affidarne con sicurezza l'esecuzione.

L'onorevole ministro ci ha detto che il sistema suggerito dalla Commissione (e suggerito in vista del modo con cui bene opera il Ministero dei lavori pubblici, perchè la Commissione ha dichiarato esplicitamente che era incitata a proporre questo provvedimento in quanto che vedeva che il Ministero dei lavori pubblici con una chiara e perfetta organicità di servizi adempiva al suo compito) l'onorevole ministro ci ha detto che questo suggerimento eviterebbe doppioni di personale e la discrepanza di criteri, assicurerebbe unità di vigilanza e una efficacia di sanzioni altrimenti irraggiungibile di fronte agli inadempienti. Queste le ragioni per le quali il suggerimento

della Commissione del Senato gli sembrerebbe accettabile. Però egli ha soggiunto che, dati i delicati rapporti tra le amministrazioni, il sistema suggerito potrebbe portare delle sconcordanze di stipendi e delle difficoltà di ordinamento di carriera. Io mi permetto di pensare che un funzionario debba servire la funzione e non viceversa e quindi che si deve cercare di ottenere quello che sia il vantaggio generale, anche se per ottenerlo occorre ledere qualche interesse particolare sia pure di funzionari. Del resto la questione degli stipendi con degli assegni *ad personam* è presto accomodata e liquidata.

Ma l'onorevole ministro ha accennato anche ad un'altra obiezione, cioè la necessità di poter disporre di quelle che egli chiama le *specialità tecniche*, e ci ha fatto sperare che avrebbe potuto costituire nel corpo dei funzionari egregi del Ministero dei lavori pubblici anche degli specialisti tecnicamente.

Se nei ministeri non militari, finanze, economia nazionale, interni, per la esecuzione dei lavori che sono affidati a tali ministeri vi sia bisogno di tecnici specializzati io non lo so. Se l'onorevole ministro me lo afferma, crederò sulla sua autorità; altrimenti io non riesco a persuadermene. Comprendo che occorra essere specialisti per le opere militari, ma che questa necessità esista anche per le opere dipendenti dai ministeri delle finanze, dell'economia nazionale o dell'interno io francamente non riesco a comprenderlo.

Una voce. Occorrono degli ingegneri ragionieri.

ROLANDI RICCI. Il collega che mi interrompe mi fa ricordare una frase di Bismark, il quale, facendosi nel 1866 nel Parlamento prussiano una discussione analoga all'attuale, sulle interferenze tra le varie carriere, disse che considerava coloro che soltanto scrivevano della carta, come gente improficua allo Stato. Orbene, io non credo che i ragionieri facciano opera improficua allo Stato, ma osservo che di ragioneria ce n'è una e basta. Anzi l'onorevole ministro ha citato a cagione d'onore quel ragioniere generale dello Stato che vigila e basta a vigilare da solo affinchè siano bene spesi i danari dello Stato.

Ad ogni modo veda l'onorevole ministro se può accentrare nel Ministero dei lavori pubblici

tutta la competenza delle costruzioni. Soltanto in questo modo si potrà sapere quanto si spende, e non sembri piccola cifra all'onorevole ministro quella dei 965 milioni, che è ancora una cifra rilevante, sebbene inferiore a quelle oggi affidate alla savia gestione del ministero dei lavori pubblici. E provveda a raccogliere presto in un solo ministero tutta la gestione delle opere pubbliche. A questo modo, ma a questo modo soltanto, si potrà avere il controllo esatto di ciò che si spende per le opere pubbliche in Italia. Solo a questo modo sarà messo il Parlamento, e, oserei quasi dire, il Governo nella condizione di potere precisamente valutare e graduare l'importanza e l'urgenza di ciascuna opera. Siccome qualunque Governo si troverà sempre di fronte alla domanda di cento ed alla capacità di spendere 50, bisognerà naturalmente che qualunque governo sia posto nella condizione di sapere come deve spendere quei 50, dove è maggiore interesse della Nazione a spenderli; dove convenga spenderli più presto e dove si può spenderli più tardi.

L'onorevole ministro ci ha confortati con i dati che egli ci ha riferiti in ordine ai lavori in corso nell'isola di Sardegna. L'onorevole ministro non ci ha a questo riguardo date delle cifre aride ed incolori. Quando egli ci ha detto che questa grande isola, questa nobilissima e generosa isola alla quale non sono stati mai abbastanza prodigati i titoli ricognitivi del valore dei suoi abitanti e della probità delle sue popolazioni, quando egli ci ha detto che la Sardegna comincia ad avere i cimiteri, un po' di fognature (perchè non ci erano che 6 comuni che avevano le fognature, in tutta la Sardegna), degli acquedotti e degli edifici scolastici, ci ha detto delle cose che hanno fatto vibrare il nostro sentimento di italianità. Perchè la Sardegna che ebbe una bellissima e gloriosissima storia antica, che oggi è ancora capace di essere rifertilizzata e di ridiventare ricca, la Sardegna può avere adunque una missione importantissima nella difesa nazionale, data la sua posizione geografica e date le sempre instabili sorti del mediterraneo. Chi vuole, intenda!

Noi abbiamo fatto anche un accenno, nella nostra relazione, ad un desiderio che è stato già manifestato dai maremmani toscani, quello

ciò che siano dati all'Ispettorato per la Maremma toscana i poteri che hanno i Provveditorati del mezzogiorno. Ha ragione il ministro quando dice che se si facesse un parallelo l'intensità dei bisogni della Maremma forse non raggiuglierebbe la gravità dei bisogni delle provincie insulari e meridionali a cui si è provveduto, permettetemi la tautologia, con i Provveditorati: ma, badate, che la Maremma soffre molto di malaria... ed allora sotto il profilo della sanità dell'uomo, che è la prima delle bonifiche, la Maremma è in condizione di soffrire tutti i disagi che riconosconsi esistenti nel Mezzogiorno e nelle isole. Credo che siano stati proprio i rappresentanti della Maremma che hanno fatto sentire al ministro nell'altro ramo del Parlamento il desiderio dell'equiparazione dei poteri dell'Ispettorato a quella dei Provveditorati. In ogni modo l'onorevole ministro ci tranquillizza, perchè dice che è poco tempo che l'Ispettorato della Maremma toscana è stato stabilito. Egli, se per avventura questo Ispettorato non corrispondesse ai bisogni, potrà avvalersi dell'art. 8 del decreto-legge che ha istituito i Provveditorati e potrà estendere a lui facoltà che oggi sono di competenza di altri organi.

Gli onorevoli colleghi che hanno preso parte a questa discussione hanno toccato argomenti ai quali ha già largamente ed adeguatamente risposto il ministro, dal quale appunto, e non da me, essi attendevano la risposta. Ad alcuni cenni fatti dall'onorevole Beneventano in materia di bonifica, dirò che il Senato sa e l'onorevole ministro anche (perchè è la terza o quarta volta che discuto questo bilancio) che la Commissione di finanze replicatamente, per mio tramite, ha espresso tutto il desiderio suo perchè il Governo proceda il più alacramente possibile, e il più coordinatamente, secondo i bisogni delle varie regioni, alla esecuzione delle bonifiche. Mi piace constatare che dalla risultanza che ho ricavato dal bel lavoro dell'ufficio di statistica, appare che al 30 giugno 1926 le bonifiche avevano proceduto con un ritmo accelerato e che le principali erano in corso di studio o in corso di attuazione, secondo le condizioni locali e secondo il tempo che si era impiegato a preparare l'esecuzione dei lavori.

Io non so se la bonifica di «Pantano», in pro-

vincia di Siracusa, riguardo alla quale sollevò doglianze l'onorevole Beneventano, danneggi i proprietari e se sia meno giusto pretendere che i proprietari concorrano alla manutenzione di quella bonifica. Certamente il ministro vorrà a questo proposito fare quelle indagini che riterrà opportune. Ma, in generale, c'è una certa resistenza nei proprietari alla esecuzione delle bonifiche. Lo *statu quo* non piace soltanto ai diplomatici, ma anche ai proprietari finitimari di plaghe da bonificare. Abbiamo avuto occasione di rilevarlo anche in precedenti relazioni.

Dopo questo io non posso che congedarmi dal Senato e dal ministro ripetendogli, in una forma che sia oratoriamente altrettanto tacitiana (visto che mi ha fatto l'onore, nientemeno, che di paragonare la mia prosa a quella di Tacito, onore immeritato!) quella che è la sintesi della nostra relazione; noi constatiamo che il vostro Ministero, sotto la vostra direzione — perchè pagate di persona — va bene. Non domandiamo che vada meglio; vi doman-

diamo che voi possiate estendere la buona condotta, la buona gestione degli interessi pubblici e dei lavori pubblici anche a quelli che si fanno sotto la competenza di altri Ministeri. Questa è la maggiore prova di fiducia che la Commissione del Senato può dare al ministro dei lavori pubblici. (*Vive approvazioni*).

E noi ci associamo a voi nelle dichiarazioni con cui avete chiuso il vostro discorso: comprendiamo che c'è tutta un'opera di costruzione e di ricostruzione, che c'è tutta un'opera di rifacimento, tutta un'azione che vuole essere condotta ed è condotta con grande energia. Ci rendiamo conto delle benemerienze di chi la dirige e delle benemerienze di chi vi collabora. (*Vive approvazioni, applausi, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo all'esame dei capitoli del bilancio ed avverto per questo, come per gli altri bilanci che in seguito saranno discussi, che si avranno per approvati quei capitoli sui quali non si faranno osservazioni.

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali in gestione dell'Amministrazione centrale.

1	Amministrazione centrale - Personale di ruolo e personale di altre Amministrazioni comandato a prestare servizio nell'Amministrazione centrale - Stipendi e supplementi di servizio attivo ed altre competenze fisse (Spese fisse)	9,000,000 »
2	Genio civile - Personale di ruolo - Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse)	36,000,000 »
3	Ufficiali idraulici e di bonifica - Stipendi e indennità fisse (Spese fisse).	4,000,000 »
4	Incaricati stabili - Retribuzioni mensili e indennità fisse continuative. (Regi decreti 31 dicembre 1924, n. 2262, e decreto ministeriale 1° ottobre 1925) (Spese fisse)	16,000,000 »
5	Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti.	100,000 »
6	Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale del Genio civile e di altre Amministrazioni - Indennità di trasferta, di traslocazione e diverse	3,220,000 »
7	Ufficiali idraulici e di bonifica - Competenze diverse	800,000 »
8	Incaricati stabili - Compensi, premi e soprassoldi - Indennità di trasferta e di trasferimento - Competenze ed indennità varie - Fornitura di attrezzi da lavoro, libretti di servizio e regolamenti. (Regi decreti 28 maggio 1922, n. 1189 e 31 dicembre 1924, n. 2262, capi 6. 20 e 21; decreto ministeriale 1° ottobre 1925, capo 7°)	1,220,000 »
9	Spese per il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e per la segreteria	200,000 »
10	Spese per gli studi e le ricerche sperimentali relative alla coordinazione e metodizzazione degli studi afferenti ai vari rami della tecnica dei lavori pubblici	200,000 »
11	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali	50,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	70,790,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	70,790,000 »
12	Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli dell'Amministrazione centrale e del Genio civile, per incarichi e studi diversi a funzionari di altre Amministrazioni dello Stato e compensi ad estranei all'Amministrazione statale	460,000 »
13	Sussidi al personale dell'Amministrazione centrale e del Genio Civile ed a quello già appartenente all'Amministrazione dei lavori pubblici ed alle relative famiglie - Sussidi al personale salariato in servizio, licenziato od alle rispettive famiglie	409,000 »
14	Spese per il servizio di copiatura a macchina	250,000 »
15	Spese per l'acquisto delle marche di contributo per l'assicurazione obbligatoria contro l'invalidità e la vecchiaia degli stipendiati e salariati dipendenti dall'Amministrazione dei lavori pubblici (Spesa obbligatoria)	230,000 »
16	Premi da corrisondersi alla Cassa Nazionale di assicurazione contro gli infortuni, per gli operai che prestano l'opera propria alle dipendenze dell'Amministrazione dei lavori pubblici, in lavori soggetti all'obbligo dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (Regio decreto 8 marzo 1923, n. 633) (Spesa obbligatoria)	100,000 »
17	Fitti e canoni (Spese fisse)	800,000 »
18	Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali	200,000 »
19	Genio civile - Spese d'ufficio - Provvista, riparazione e trasporto di mobili e strumenti geodetici restauro e adattamento di locali e spese casuali	850,000 »
20	Comitato per le migrazioni interne - Spese di ogni genere per l'impianto e il funzionamento degli uffici	450,000 »
21	Spese relative al servizio delle automobili per la direzione e sorveglianza delle opere pubbliche di carattere ordinario	1,750,000 »
22	Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca del Ministero e per la raccolta di riproduzioni fotografiche relative alle opere pubbliche in corso di esecuzione	50,000 »
23	Spese telegrafiche per l'interno e per l'estero e spese telefoniche	150,000 »
24	Spese di liti e per arbitraggi (Spesa obbligatoria)	100,000 »
25	Spese casuali	50,000 »
26	Contributo dello Stato nella spesa dell'Associazione internazionale di navigazione con sede a Bruxelles	12,500 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	76,651,500 »

	<i>Riporto</i>	76,651,500 »
27	Spese relative ai lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade, dei porti ed alle disposizioni di polizia idraulica (Spesa d'ordine)	20,000 »
28	Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
		76,671,500 »
	<i>Spese generali in gestione degli uffici tecnico-amministrativi decentrati.</i>	
29	Magistrato alle acque - Spese per il personale, per il funzionamento degli uffici e del Comitato tecnico	550,000 »
30	Uffici tecnici dipendenti dall'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli e dai Provveditorati alle opere pubbliche per l'Italia meridionale ed insulare - Spese per il personale e per il funzionamento dei servizi	2,300,000 »
		2,850,000 »
	<i>Debito vitalizio.</i>	
31	Pensioni ordinarie (Spese fisse).	7,000,000 »
32	Indennità per una sola volta, invece di pensione, a termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria)	50,000 »
		7,050,000 »
	<i>Opere nell'Italia settentrionale escluse quelle in gestione al Magistrato delle acque.</i>	
33	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazioni dei pavimenti dei tronchi di strade di 1 ^a classe compresi entro gli abitati	34,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	34,000,000 »

	<i>Riporto</i>	34,000,000 »
34	Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e di 2ª classe ed illuminazione della rete dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili.	3,000,000 »
35	Servizio di segnalazione di rotta lungo il Po agli scopi della grande navigazione	200,000 »
36	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e delle opere comprese nei perimetri dei bacini montani	3,800,000 »
37	Spese per il servizio idrografico fluviale e mareografico e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi di acqua	700,000 »
38	Spese per il servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte riguardante i servizi stessi	700,000 »
39	Manutenzione, riparazione, escavazione ed illuminazione dei porti	8,500,000 »
		50,900,000 »
	<i>Opere in gestione del Magistrato alle acque.</i>	
40	Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e 2ª classe ed illuminazione della rete dei porti lacuali	4,300,000 »
41	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e delle opere comprese nei perimetri dei bacini montani	4,400,000 »
42	Spese per il servizio idrografico fluviale e mareografico e per misure e rilievi relativi alla utilizzazione dei corsi d'acqua.	840,000 »
43	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nonchè di altre categorie per la parte riguardante i servizi stessi	750,000 »
44	Manutenzione, riparazione, escavazione ed illuminazione dei porti	6,500,000 »
		16,790,000 »
	<i>Opere nell'Italia centrale.</i>	
45	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe, comprese entro gli abitati	26,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	26,000,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	26,000,000 »
46	Manutenzione delle vie navigabili di 1 ^a e di 2 ^a classe ed illuminazione delle aree dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili	1,000,000 »
47	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria e delle opere comprese nei perimetri dei bacini montani.	2,700,000 »
48	Spese per il servizio idrografico fluviale e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi d'acqua	600,000 »
49	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria nonchè di altre categorie per la parte riguardante i servizi stessi	400,000 »
50	Manutenzione, riparazione, escavazione ed illuminazione dei porti .	7,700,000 »
		38,400,000 »
	<i>Opere nell'Italia meridionale ed insulare in gestione dell'Amministrazione centrale.</i>	
51	Spese per il servizio idrografico fluviale e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi d'acqua	1,000,000 »
52	Spese per l'escavazione dei porti.	3,000,000 »
		4,000,000 »
	<i>Opere nell'Italia meridionale ed insulare in gestione degli uffici tecnico-amministrativi decentrati.</i>	
	a) <i>Opere in gestione dell'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli.</i>	
53	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1 ^a classe, comprese entro gli abitati	800,000 »
54	Manutenzione, riparazione, escavazione ed illuminazione dei porti .	2,650,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	3,450,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	3,450,000 »
	<i>b) Opere in gestione del Provveditorato per la Campania.</i>	
55	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1 ^a classe compresi entro gli abitati	7,200,000 »
56	Manutenzione, riparazione, escavazione ed illuminazione dei porti. .	600,000 »
	<i>c) Opere in gestione del Provveditorato per l'Abruzzo e Molise.</i>	
57	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1 ^a classe, compresi entro gli abitati	4,000,000 »
58	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria; spese per il servizio di piena e spese casuali	100,000 »
59	Manutenzione, riparazione, escavazione ed illuminazione dei porti .	500,000 »
	<i>d) Opere in gestione del Provveditorato per le Puglie.</i>	
60	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1 ^a classe, compresi entro gli abitati	3,200,000 »
61	Manutenzione, riparazione, escavazione ed illuminazione dei porti .	3,180,000 »
	<i>e) Opere in gestione del Provveditorato per la Basilicata.</i>	
62	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1 ^a classe, compresi entro gli abitati	4,800,000 »
	<i>f) Opere in gestione del Provveditorato per la Calabria.</i>	
63	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1 ^a classe, compresi entro gli abitati	7,200,000 »
64	Manutenzione, riparazione, escavazione ed illuminazione dei porti .	1,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	35,230,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	35,230,000 »
	<i>g) Opere in gestione del Provveditorato per la Sicilia.</i>	
65	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1 ^a classe, compresi entro gli abitati	8,000,000 »
66	Manutenzione, riparazione, escavazione ed illuminazione dei porti .	3,550,000 »
	<i>h) Opere in gestione del Provveditorato per la Sardegna.</i>	
67	Manutenzione delle strade pubbliche e concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade di 1 ^a classe, compresi entro gli abitati	4,800,000 »
68	Manutenzione, riparazione, escavazione ed illuminazione dei porti .	2,520,000 »
		54,100,000 »
	<i>Automobili, strade ferrate e servizi di navigazione lacuale.</i>	
69	Circoli ferroviari d'ispezione - Spese di ufficio (Spese fisse)	120,000 »
70	Spese per le Commissioni arbitrali interprovinciali per le questioni sorgenti dall'applicazione dei concordati di lavoro stipulati tra aziende di trasporto a trazione meccanica ed il personale (Regio decreto 19 ottobre 1923, n. 2311)	45,000 »
71	Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili. Personale di ruolo - Indennità di trasferta	1,000,000 »
72	Quota a carico dello Stato italiano della spesa riguardante la Delega- zione italo-svizzera per il Sempione (legge 21 gennaio 1904, n. 15) (Spesa obbligatoria)	13,500 »
73	Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles	3,200 »
74	Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e per l'esercizio di fer- rovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168 (articoli 7, 27, 32 e 220 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 e decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303 (Spesa obbligatoria) . .	70,800,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	71,981,700 »

	<i>Riporto</i>	71,981,700 »
75	Sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie (art. 235 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (Spesa obbligatoria)	11,094,000 »
76	Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale (leggi 5 marzo 1893, n. 125, 21 luglio 1911, n. 852, 23 giugno 1912, n. 659, e 8 giugno 1913, n. 631) (Spesa obbligatoria)	1,680,000 »
77	Sovvenzioni alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (art. 258 e 262 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) ed alle tramvie di cui all'articolo 113 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261.	16,000,000 »
78	Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie e per l'istituzione e l'esercizio di nuovi servizi automobilistici provvisori determinati da necessità di ordine pubblico (articoli 276, 277 e 278 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, numero 1447, e decreto Reale 15 febbraio 1920, n. 210)	15,000,000 »

115,755,700 »

TITOLO II.

SPESA STRAORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali in gestione dell'Amministrazione Centrale.

79	Indennità temporanea mensile al personale di ruolo ed al personale di altre Amministrazioni comandato a prestare servizio nella Amministrazione dei lavori pubblici.	6,350,000 »
80	Assegni ed indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio ed assimilato	<i>per memoria</i>
81	Indennità di trasferta e competenze al personale straordinario, avventizio ed assimilato	<i>per memoria</i>
82	Indennità temporanea al personale salariato delle Amministrazioni dello	
	<i>Da riportarsi</i>	6,350,000 »

	<i>Riporto</i>	6,350,000 »
	Stato, indicato nella tabella annessa al decreto luogotenenziale 7 aprile 1918, n. 444 (Regi decreti 4 settembre 1919, n. 1738, 27 novembre 1919, n. 2335, 28 dicembre 1919, n. 2485 e 3 giugno 1920, n. 737)	7,000,000 »
83	Incaricati provvisori ed operai temporanei - Retribuzioni e paghe - Indennità di trasferta e di trasferimento - Competenze ed indennità varie - Premi, compensi, soprassoldi e gratificazioni (Regio decreto 31 dicembre 1924, n. 2262, capi 2, 16, 20 e 21 e decreto ministeriale 1° ottobre 1925, capi n. 3, 7 e 8)	4,000,000 »
84	Indennità di trasferta in dipendenza delle opere straordinarie al personale di ruolo dell'Amministrazione dei lavori pubblici ed al personale di altre Amministrazioni dello Stato, nonchè al personale dipendente dal Genio Civile, giusta l'articolo 19 del testo unico di legge 23 settembre 1906, n. 522	10,300,000 »
85	Personale straordinario per l'esecuzione di opere pubbliche - Retribuzione giornaliera e competenze diverse - Premi di operosità e di rendimento. (Regio decreto 9 aprile 1925, n. 416)	12,000,000 »
86	Anticipazione da corrispondersi agli incaricati stabili per effetto delle norme da emanarsi in applicazione dell'articolo 58 del testo unico 24 dicembre 1924, n. 2114	<i>per memoria</i>
87	Retribuzioni a tecnici privati incaricati della compilazione di progetti e della direzione ed assistenza dei lavori, e compensi a funzionari del Genio Civile e funzionari di altre Amministrazioni dello Stato per la preparazione e direzione della esecuzione di opere pubbliche di straordinaria importanza.	5,000,000 »
88	Spese per lo studio di progetti di opere pubbliche di spettanza di enti locali o di interesse collettivo (Regio decreto 7 luglio 1925, n. 1173)	<i>per memoria</i>
89	Spese di affitto e di arredamento di locali ad uso del Genio civile in dipendenza della esecuzione delle opere pubbliche straordinarie	390,000 »
90	Spese per l'acquisto, affitto, sistemazione ed arredamento di locali ad uso di alloggio di funzionari dello Stato in località disagiata, in dipendenza dell'esecuzione di opere pubbliche straordinarie.	<i>per memoria</i>
91	Spese per l'acquisto di autoveicoli per la direzione e sorveglianza di opere pubbliche	800,000 »
92	Spese casuali ed imprevedute per opere stradali e portuali.	<i>per memoria</i>
93	Spese casuali ed imprevedute per opere idrauliche di bonifica e di utilizzazione di acque pubbliche.	500,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	46,340,000 »

	<i>Riporto</i> . . .	46,340,000 »
94	Spese per il funzionamento dell'Ufficio di statistica istituito per la raccolta, classificazione e pubblicazione di dati tecnici, amministrativi, economici e finanziari relativi allo svolgimento delle opere pubbliche in Italia.	350,000 »
		46,690,000 »
	<i>Spese generali</i> <i>in gestione degli uffici tecnico-amministrativi decentrati.</i>	
95	Spese per l'impianto ed il funzionamento dell'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli, dei Provveditorati per il Mezzogiorno e le Isole e degli altri uffici tecnico-amministrativi decentrati — Spese generali degli uffici dipendenti dall'Alto Commissariato per la città e provincia di Napoli e dei Provveditorati suddetti .	20,000,000 »
96	Compensi al personale addetto ai Provveditorati, alle opere pubbliche nel Mezzogiorno e nelle Isole, al personale dell'Alto Commissariato di Napoli addetto ai servizi di Provveditorato ed al personale degli altri uffici tecnico-amministrativi decentrati	5,000,000 »
97	Spese eventuali di carattere straordinario per il funzionamento degli uffici provinciali dipendenti.	200,000 »
		25,200,000 »
	<i>Opere nell'Italia settentrionale</i> <i>escluse quelle in gestione al Magistrato alle acque.</i>	
98	Opere stradali.	<i>per memoria</i>
99	Opere idrauliche.	30,000,000 »
100	Utilizzazione di acque pubbliche e di combustibili nazionali	<i>per memoria</i>
101	Opere di bonificazione.	4,000,000 »
102	Opere marittime	2,000,000 »
103	Edifici pubblici governativi	3,262,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	39,262,000 »

	<i>Riporto</i>	39,262,000 »
104	Spese dipendenti da alluvioni, piene, frane ed esplosioni	5,000,000 »
105	Spese dipendenti dalla guerra. — Lavori di completamento e di sistemazione di strade costruite dall'Autorità militare. — Indennità di espropriazioni relative	<i>per memoria</i>
106	Spese relative ai servizi delle nuove provincie.	<i>per memoria</i>
107	Opere pubbliche nella provincia e nella città di Zara	1,000,000 »
108	Opere marittime e stradali da classificare nella città di Fiume e nella provincia del Carnaro.	<i>per memoria</i>
109	Ricostruzione nelle terre liberate e redente	<i>per memoria</i>
		45,262,000 »
	<i>Opere in gestione del Magistrato alle acque.</i>	
110	Opere idrauliche	20,000,000 »
111	Opere di bonificazione.	2,000,000 »
112	Opere marittime	3,000,000 »
		25,000,000 »
	<i>Opere nell'Italia centrale.</i>	
113	Opere stradali	2,000,000 »
114	Opere idrauliche	18,000,000 »
115	Utilizzazione di acque pubbliche e di combustibili nazionali.	4,000,000 »
116	Opere di bonificazione.	36,000,000 »
117	Opere marittime	2,000,000 »
118	Edifici pubblici governativi	32,126,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	94,126,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-27 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MARZO 1927

		<i>Riporto</i> . . .	94,126,000 »
119	Opere speciali in Roma		8,000,000 »
120	Spese dipendenti da alluvioni, piene e frane		2,000,000 »
121	Spese dipendenti da terremoti		<i>per memoria</i>
122	Spese dipendenti dalla guerra		<i>per memoria</i>
			<hr/>
			104,126,000 »
			<hr/>
	<i>Opere nell'Italia meridionale e insulare.</i>		
123	Opere pubbliche in gestione dell'alto Commissariato per la provincia e la città di Napoli.		15,220,000 »
124	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per la Campania esclusa la provincia di Napoli.		15,425,000 »
125	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per l'Abruzzo e Molise.		16,250,000 »
126	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per le Puglie . . .		9,850,000 »
127	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per la Basilicata . .		21,580,000 »
128	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per la Calabria . . .		10,045,000 »
129	Opere pubbliche in gestione del Provveditorato per la Sicilia . . .		66,502,000 »
130	Opere pubbliche nella Sardegna		10,240,000 »
131	Spese per le opere stradali, in gestione dell'Amministrazione centrale		2,000,000 »
132	Utilizzazione di acque pubbliche e di combustibili nazionali		3,000,000 »
133	Acquedotto pugliese e silvicoltura del Sele		20,000,000 »
134	Spese per le opere di bonificazione in gestione dell'Amministrazione centrale		2,000,000 »
135	Spese per opere marittime in gestione dell'Amministrazione centrale		5,000,000 »
136	Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane in gestione dell'Amministrazione centrale.		2,000,000 »
		<i>Da riportarsi</i> . . .	<hr/>
			199,112,000 »

		<i>Riporto</i>	199,112,000 »
137	Spese riguardanti l'edilizia scolastica (art. 2 del Regio decreto 7 luglio 1925, n. 1173, e decreto ministeriale 22 giugno 1926, n. 8986).		8,422,700 »
138	Spese dipendenti da danni di terremoti		70,400,000 »
139	Spese dipendenti dalla guerra		<i>per memoria</i>
140	Contributo dello Stato nel servizio degli interessi di ammortamento dei mutui contratti da Enti locali con la Cassa depositi e prestiti e sussidi agli enti stessi per la costruzione degli acquedotti, e la esecuzione di altre opere igieniche (esclusa la Sardegna) (Legge 25 giugno 1911, n. 586 e successive modificazioni e art. 2 del Regio decreto-legge 7 luglio 1925, n. 1173)		2,050,000 »
141	Sussidi e concorsi per opere di irrigazione in gestione dell'Amministrazione centrale (esclusa la Sardegna) (Testo unico di legge 2 ottobre 1922 e articolo 2 del Regio decreto-legge 7 luglio 1925, n. 1173)		4,100,000 »
			284,084,700 »
	<i>Spese per la costruzione di case economiche e popolari.</i>		
142	Concorsi e contributi per la costruzione di case economiche e popolari e spese concernenti il funzionamento dei relativi servizi		73,630,000 »
143	Contributo dello Stato nel pagamento degl'interessi sui mutui per acquisto o costruzione di case popolari od economiche contratti da Cooperative fra mutilati ed invalidi di guerra. (Regio decreto legge 17 gennaio 1926, n. 179).		5,000,000 »
144	Contributo dello Stato per la estinzione dei mutui concessi e da concedersi all'Istituto nazionale per le case degli impiegati delle Amministrazioni dello Stato (Regio decreto 25 ottobre 1924, n. 1944; Regio decreto 31 dicembre 1925, n. 2460 e art. 36 del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 193)		10,000,000 »
145	Premi da corrispondere a costruttori di case da abitazione in borgate rurali nel Mezzogiorno e nelle isole (art. 44, 52 e 53 del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 193)		5,000,000 »
146	Contributo dello Stato nelle costruzioni di case popolari da parte di Comuni ed Istituti per la cessione in proprietà a singoli privati (Regio decreto 10 marzo 1926, n. 386).		<i>per memoria</i>
			93,630,000 »

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione.

147	Sussidi straordinari di esercizio, somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato, anticipazioni di spese per provvedimenti di ufficio e spese diverse per ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna	<i>per memoria</i>
-----	---	--------------------

Costruzione di strade ferrate.

148	Spesa per costruzione di strade ferrate a cura dello Stato.	130,000,000 »
149	Spese per costruzione di strade ferrate in concessione a pagamento non differito	70,000,000 »
		200,000,000 »

Fondo di riserva.

150	Fondo di riserva per nuove o maggiori spese	22,590,000 »
-----	---	--------------

CATEGORIA II. — MOVIMENTO DI CAPITALI.

Partite che si compensano nell'entrata.

151	Anticipazione di spese contrattuali a carico degli appaltatori	10,000 »
-----	--	----------

RIASSUNTO PER TITOLI

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA

CATEGORIA I. — Spese effettive.

Spese generali in gestione dell'Amministrazione centrale	76,671,500 »
Spese generali in gestione di uffici tecnico-amministrativi decentrati	2,850,000 »
Debito vitalizio	7,050,000 »
Opere nell'Italia settentrionale escluse quelle in gestione del Magistrato alle acque.	50,900,000 »
Opere in gestione del Magistrato alle acque.	16,790,000 »
Opere nell'Italia centrale	38,400,000 »
Opere nell'Italia meridionale e insulare in gestione dell'Amministrazione centrale.	4,000,000 »
Opere nell'Italia meridionale e insulare in gestione degli uffici tecnici amministrativi decentrati	54,100,000 »
Automobili, strade ferrate e servizi di navigazione lacuale	115,755,700 »
Totale della categoria prima della parte ordinaria	366,517,200 »

TITOLO II.

SPESA STRAORDINARIA

CATEGORIA I. — Spese effettive.

Spese generali in gestione dell'Amministrazione centrale	46,690,000 »
Spese generali in gestione degli uffici tecnico-amministrativi decentrati	25,200,000 »
Opere nell'Italia settentrionale escluse quelle in gestione del Magistrato alle acque.	45,262,000 »
Opere in gestione del Magistrato alle acque.	25,000,000 »
Opere nell'Italia centrale	104,126,000 »
Opere nell'Italia meridionale e insulare	284,084,700 »
Spese per la costruzione di case economiche e popolari	93,630,000 »
Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione lacuale.	<i>per memoria</i>
Spese di costruzione di strade ferrate	200,000,000 »
Fondo di riserva.	22,590,000 »
 Totale della categoria prima della parte straordinaria	 846,582,700 »

CATEGORIA II. — Movimento di capitali.

Partite che si compensano nell'entrata.	10,000 »
---	----------

Totale del titolo II (Spesa straordinaria)	846,592,700 »
--	---------------

Totale delle spese reali (Ordinarie e straordinarie)	1,213,109,900 »
--	-----------------

RIASSUNTO PER CATEGORIE

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria) . . .	1,213,099,900 »
Categoria II. — Movimento di capitali	10,000 »
Totale spese reali . . .	1,213,109,900 »

PRESIDENTE. Rileggo ora gli articoli con i quali si approvano gli stanziamenti del bilancio, e li pongo ai voti:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese, ordinarie e straordinarie, del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Il limite di impegno, nell'esercizio 1927-1928, per le sovvenzioni di costruzioni ferroviarie, di cui all'art. 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540, all'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, e all'art. 8 del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, è fissato in lire 10,000,000.

(Approvato).

Art. 3.

Il limite di impegno per le annualità di pagamento del contributo dello Stato, per opere di irrigazione, giusta l'art. 5 del Regio decreto 20 maggio 1926, n. 1154, è fissato, per l'esercizio finanziario 1927-28, in lire 1,500,000.

(Approvato).

Art. 4.

Per l'esercizio finanziario 1927-28 la somma complessivamente da stanziare in conto del fondo di lire quindici miliardi, di cui all'articolo 1° del Regio decreto 11 novembre 1924, n. 1932, è stabilita nella somma risultante dallo stato di previsione annesso alla presente legge, restando rinviate agli esercizi avvenire le assegnazioni stabilite dai Regi decreti 28 agosto 1924, n. 1395, e 6 novembre 1924, n. 1931.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Boselli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

BOSELLI. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome dell'Ufficio centrale, la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 marzo 1927, n. 279, che approva il trattato relativo alla Bessarabia, stipulato a Parigi il 28 ottobre 1920, tra l'Italia, l'Impero britannico, la Francia e il Giappone, principali potenze alleate, e la Romania.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Boselli della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Avverto i colleghi che giovedì, alle ore 14,30, avrà luogo la riunione degli Uffici. Giovedì sarà anche iscritto all'ordine del giorno lo svolgimento di un disegno di legge di iniziativa del senatore Beneventano, che è già stato ammesso alla lettura dagli Uffici, concernente l'assicurazione sulla invalidità, la vecchiaia e la disoccupazione involontaria.

Domani, alle ore 16, seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Interrogazione.

II. Votazione di ballottaggio per la nomina;

a) di due membri della Commissione di contabilità interna;

b) di un membro della Commissione permanente d'accusa dell'Alta Corte di giustizia;

c) di due membri del Consiglio superiore coloniale.

III. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 4 ottobre 1926, n. 1795, concernente la definitiva destinazione del Parco monumentale « Real Favorita » di Palermo (N. 561);

Conversione in legge del Regio decreto 6 novembre 1926, n. 1903, col quale è istituito un servizio di investigazione politica (N. 583);

Conversione in legge del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 203, relativo alla istituzione del posto di direttore del laboratorio ottico presso il Regio arsenale di Spezia (Numero 390);

Proroga del termine stabilito dall'articolo 15 del Regio decreto-legge 13 maggio 1923, n. 1159, per la ricostituzione degli atti di stato civile, distrutti o irregolarmente formati a causa della guerra nei comuni della Venezia (N. 544);

Conversione in legge del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 227, concernente la regolazione delle licenze straordinarie al personale della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale che presta servizio in Libia nelle Legioni libiche permanenti (N. 455);

Conversione in legge del Regio decreto-

legge 9 maggio 1926, n. 903, concernente alcune modificazioni al Testo Unico di legge sui telefoni e la istituzione del servizio delle Commissioni per telefono (N. 542);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 24 maggio 1926, n. 945, concernente la cessione della sovvenzione governativa da parte degli assuntori dei servizi marittimi (N. 556);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928 (N. 722).

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928 (N. 743);

Norme per disciplinare la imposizione dei nomi nelle denunce delle nascite (N. 581);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 marzo 1926, n. 432, che aumenta il dazio di confine sulla carta da giornali (N. 492);

Conversione in legge del Regio decreto 4 marzo 1926, n. 385, col quale è prorogata la validità della temporanea importazione riguardante materiali ed apparecchi accessori per automobili e della riesportazione del glucosio ottenuto da fecole importate temporaneamente (N. 513);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 maggio 1926, n. 886, concernente provvedimenti per la città di Palermo per la esecuzione di opere pubbliche straordinarie (Numero 549);

Conversione in legge del Regio decreto 6 maggio 1926, n. 882, concernente provvedimenti a favore del comune di Rimini (N. 550);

Conversione in legge del Regio decreto 7 ottobre 1926, n. 1788, riflettente il reparto definitivo di fondi già assegnati per la conversione della valuta austro-ungarica in possesso di commercianti della Penisola che importarono merci nella Dalmazia occupata (N. 565).

V. Votazione per la nomina:

a) di un membro della Commissione per le petizioni;

b) di un membro della Commissione permanente d'istruzione dell'Alta Corte di giustizia;

VI. Discussione dei seguenti disegni di legge :

Conversione in legge del Regio decreto 6 novembre 1926, n. 1832, concernente la soppressione della sezione speciale autonoma del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali e costituzione dell'Istituto di liquidazioni (N. 573);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 ottobre 1926, n. 1887, che proroga il termine per la riduzione delle eccedenze di sovrimposte provinciali e comunali (N. 578);

Conversione in legge del Regio decreto 14 novembre 1926, n. 1923, col quale vengono unificate, coordinate ed integrate le disposizioni relative ai divieti di importazione e di esportazione di carattere economico (N. 584);

Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1926, n. 209, contenente disposizioni sui libri di testo ed altri provvedimenti per l'istruzione elementare (N. 477);

Conversione in legge del Regio decreto 7 febbraio 1926, n. 215, concernente la nomina dei direttori didattici centrali nei comuni che conservano l'amministrazione delle proprie scuole elementari (N. 478);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 maggio 1926, n. 877, contenente disposizioni sulle cooperative edilizie (N. 534);

Conversione in legge del Regio decreto 20 maggio 1926, n. 917, che autorizza la concessione di sussidi straordinari di esercizio per l'anno 1925; alle Aziende esercenti ferrovie concesse all'industria privata comprese nelle cir-

coscrizioni dei Provveditorati per le Opere pubbliche e dell'Alto Commissariato per la città e la provincia di Napoli (N. 552);

Conversione in legge del Regio decreto 20 maggio 1926, n. 943, che proroga per l'esercizio 1926-27, le convenzioni stradali stipulate con le provincie in base al Regio decreto 9 giugno 1925, n. 890 (N. 558);

Conversione in legge del Regio decreto 6 novembre 1926, n. 1870, contenente provvedimenti per la sistemazione montana e valliva dell'Adige e dei suoi affluenti (N. 576);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 908, concernente la liquidazione dell'Istituto pensioni per impiegati in Trieste e degli altri Istituti esercenti l'assicurazione pensioni nelle nuove provincie in base alla abrogata legislazione ex austriaca (N. 545);

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario (1924-25 (N. 527);

Sulla colonizzazione interna (N. 98);

Conversione in legge del Regio decreto 14 ottobre 1926, n. 1893, concernente l'ordinamento giuridico ed il trattamento economico del personale addetto al servizio dei *ferry-boats* attraverso lo Stretto di Messina (N. 579).

La seduta è tolta (ore 18,20).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche